

Motor vehicle controller with engine cylinder air-mass flow computer

Patent number: DE4422184
Publication date: 1996-01-04
Inventor: COSFELD RALF (DE)
Applicant: BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG (DE)
Classification:
- **International:** *F02D41/18; F02D41/18*; (IPC1-7): F02D41/18;
F02D41/02
- **European:** F02D41/18
Application number: DE19944422184 19940624
Priority number(s): DE19944422184 19940624

Report a data error here

Abstract of DE4422184

The amount of air (mLSE) flowing past the throttle flap into the inlet manifold of the combustion engine is computed from a mathematical model involving the pressure (ps), vol. (vs) and temp. (Ts). The calculated pressure is subjected to adaptation (7) in accordance with the measured pressure so that a corrected value is input together with engine speed (n) into computation (6) of a characteristic factor (F2). The air flow (mLSA) into a cylinder is derived through division by the measured temp. Redundancy among the important parameters of the algorithm reduces the probability of system failure.

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



DEUTSCHES
PATENTAMT

21 Aktenzeichen: P 44 22 184.3
22 Anmeldetag: 24. 6. 94
43 Offenlegungstag: 4. 1. 96

DE 44 22 184 A 1

71 Anmelder:
Bayerische Motoren Werke AG, 80809 München, DE

72 Erfinder:
Cosfeld, Ralf, 80993 München, DE

58 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht zu ziehende Druckschriften:

DE 42 25 198 A1
DE 41 26 900 A1
DE 40 18 776 A1
DE 39 19 448 A1
DE 39 19 448 A1
DE 39 17 908 A1
US 47 85 785 A
EP 05 94 114 A2
EP 05 89 517 A1
EP 02 71 774 A1

JP Patents Abstracts of Japan: 3-294638 A.,
M-1230, April 6, 1992, Vol. 16, No. 135;
1- 96440 A., M- 849, July 13, 1989, Vol. 13, No. 305;

54 Steuergerät für Kraftfahrzeuge mit einer Recheneinheit zur Berechnung der in einen Zylinder der Brennkraftmaschine strömenden Luftmasse

57 Bei einem Steuergerät für Kraftfahrzeuge mit einer Recheneinheit zur Berechnung der in einen Zylinder der Brennkraftmaschine strömenden Luftmasse, bei dem die Recheneinheit einen Algorithmus ausführt, dessen Parameter teils gemessene und teils berechnete Betriebsparameter der Brennkraftmaschine enthalten, wird mindestens ein berechneter Betriebsparameter zusätzlich gemessen. Darüber hinaus ist der Algorithmus derart aufgebaut, daß er sich entsprechend einer Differenz zwischen dem Wert des berechneten und dem Wert des zusätzlich gemessenen Betriebsparameters selbst korrigiert.

DE 44 22 184 A 1

Die Erfindung bezieht sich auf ein Steuergerät für Kraftfahrzeuge mit einer Recheneinheit zur Berechnung der in einen Zylinder der Brennkraftmaschine strömenden Luftmasse nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Aus dem SAE Technical Paper 810494, 1981, geht hervor, daß in mikroprozessorgesteuerten elektronischen Steuergeräten für Kraftfahrzeuge zur exakten Zumessung des Kraftstoffes in Abhängigkeit von der in einen Zylinder der Brennkraftmaschine strömenden Luftmasse (Zylinderfüllung) eine Recheneinheit zur Berechnung dieser Zylinderfüllung vorgesehen ist. Diese Recheneinheit bildet ein mathematisches Modell der Luftstromphysik, insbesondere im Ansaugtrakt einer Brennkraftmaschine, rechnerisch nach (vgl. insbesondere Seite 10 bis 11, Kapitel "model description" des SAE-Papers). Der Algorithmus dieses rechnerischen Modells enthält teilweise ausschließlich gemessene Betriebsparameter der Brennkraftmaschine, wie z. B. die Drehzahl oder die Öffnungsfläche der Drosselklappe, und teilweise ausschließlich berechnete Betriebsparameter als Zwischenergebnisse, wie z. B. die durch die Drosselklappe strömende Luftmasse oder den im Ansaugrohr der Brennkraftmaschine vorherrschenden Druck. Der Algorithmus bzw. das mathematische Modell enthält Gleichungen, die zur Vereinfachung des Algorithmus die realen Verhältnisse idealisieren und somit ein eventuell ungenaues Ergebnis bei der Berechnung der in einen Zylinder der Brennkraftmaschine strömenden Luftmasse liefern.

Es ist daher Aufgabe der Erfindung, ein Steuergerät zur Berechnung der in einen Zylinder der Brennkraftmaschine strömenden Luftmasse eingangs genannter Art derart zu verbessern, daß genauere Ergebnisse bei der Berechnung erzielt werden ohne Verzicht auf die Einfachheit des verwendeten Algorithmus.

Diese Aufgabe wird durch die kennzeichnenden Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst.

Erfindungsgemäß wird ein beim bekannten Algorithmus ausschließlich berechneter Betriebsparameter der Brennkraftmaschine, der insbesondere in Form eines Zwischenergebnisses vorliegt, zusätzlich gemessen. Der Wert des berechneten und der Wert des zusätzlich gemessenen Betriebsparameters werden miteinander verglichen. Der Algorithmus ist derart aufgebaut, daß eine automatische Adaption bzw. eine Selbstkorrektur vorgenommen wird, wenn eine Differenz zwischen dem Wert des berechneten und dem Wert des zusätzlich gemessenen Betriebsparameters vorliegt.

Durch dieses erfindungsgemäße Steuergerät werden durch einen nur wenig erhöhten Meßaufwand Ungenauigkeiten durch die Idealisierung der realen Verhältnisse beim angewandten Algorithmus durch automatische Adaption des Algorithmus vermieden.

Eine vorteilhafte Weiterbildung der Erfindung ist der Gegenstand des Patentanspruchs 2. Besonders vorteilhaft ist die Verwendung des im Ansaugrohr der Brennkraftmaschine entstehenden Druckes als Betriebsparameter der Brennkraftmaschine, der sowohl berechnet als auch zusätzlich gemessen wird, da dieser Betriebsparameter einer besonders starken Beeinflussung der realen Verhältnisse unterliegt.

Eine weitere vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung ist der Gegenstand des Patentanspruchs 3. Alternativ oder zusätzlich wird die durch die Drosselklappe der Brennkraftmaschine strömende Luftmasse sowohl

berechnet als auch gemessen, da auch ein Luftmassenstrom ebenso wie der Luftdruck besonders stark durch reale Störgrößen beeinflusst wird.

Gemäß den Weiterbildungen nach Patentanspruch 2 und/oder 3 werden also Betriebsparameter zur Selbstkorrektur des Algorithmus verwendet, die besonders stark von den bei der Idealisierung vernachlässigten Verhältnissen beeinflusst werden.

In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel der Erfindung dargestellt. Es zeigen

Fig. 1 einen Ansaugtrakt einer Brennkraftmaschine mit den wichtigsten in dem Algorithmus enthaltenen Betriebsparametern,

Fig. 2 ein Blockschaltbild des aus dem SAE-Paper 810 494 bekannten rechnerischen Modells bzw. Algorithmus,

Fig. 3 die dem Blockschaltbild des bekannten Algorithmus zugrundeliegenden mathematischen Formeln und

Fig. 4 ein mögliches Ausführungsbeispiel für die Selbstkorrektur des Algorithmus am Beispiel eines zusätzlich gemessenen Drucks im Ansaugrohr der Brennkraftmaschine.

In Fig. 1 ist eine Drosselklappe (Abschnitt 1) im Luft-Ansaugrohr der Brennkraftmaschine angeordnet, die mit dem Eingang eines Sammlers (Abschnitt 2) verbunden ist, dessen Ausgang unmittelbar zum Einlaßkanal (Abschnitt 3) eines Zylinders Z führt. Die durch das Ansaugrohr an der Stelle der Drosselklappe strömende Luftmasse m_{LSE} wird insbesondere, wie dargestellt, durch den Drosselklappenöffnungswinkel α_{DK} , den Umgebungsdruck p_0 , die Umgebungstemperatur T_0 und den Druck im Sammler p_s bestimmt. Diese durch die Drosselklappe strömende Luftmasse m_{LSE} kann entweder rechnerisch oder z. B. mittels eines Luftmassenmessers bestimmt werden. Die in den Zylinder Z einströmende Luftmasse m_{LSA} soll erfindungsgemäß ausschließlich berechnet werden. Der im Sammler vorherrschende Druck p_s ist entweder durch den Algorithmus berechenbar und/oder durch einen hier nicht dargestellten Drucksensor meßbar.

Die physikalischen Verhältnisse in den Abschnitten 1, 2 und 3 der Fig. 1 werden in Fig. 2 ebenfalls mit den Bezugszeichen 1, 2 und 3 angedeutet. Im Block 1 der Fig. 2 wird die durch die Drosselklappe strömende Luftmasse m_{LSE} berechnet. Dazu wird die aus dem Stand der Technik bekannte Formel (1a) in Verbindung mit den Formeln (1b) und (1c) der Fig. 3 angewendet. Im Block 4 der Fig. 2 sind die Formeln (1a) bis (1c) der Fig. 3 als Teil des Algorithmus zur Berechnung der durch die Drosselklappe strömenden Luftmasse m_{LSE} in Form eines sich aus dem Algorithmus mit den Parametern α_{DK} ($= \alpha_{DK1}$), dem Öffnungswinkel der Drosselklappe, und p_s , dem im Sammler vorliegenden Druck, ergebenden Kennfeldes dargestellt. Die Kennfeldwerte F_1 des Blocks bzw. Kennfeldes 4 müssen jedoch an der Multiplizierstelle des Blocks 1 mit dem Faktor $p_0/(R \cdot T_0)$ multipliziert werden, damit sich die durch die Drosselklappe einströmende Luftmasse m_{LSE} ergibt. Dabei ist p_0 der Umgebungsdruck, T_0 die Umgebungstemperatur und R die Gaskonstante für Luft.

Die so berechnete durch die Drosselklappe strömende Luftmasse m_{LSE} wird an eine Addierstelle des Blocks 2 geführt. Der Block 1 erhält als Druck p_s im Sammler des Ansaugtrakts den in Block 2 berechneten Wert. In Block 1 werden also die aus dem Stand der Technik bekannten Gleichungen (1a) bis (1c) realisiert, die die Gleichungen für eine sog. isentrope Strömung durch

eine Blende — aus der Physik bekannt — beschreiben. Die Gleichung (4) in Fig. 3 stellt eine Schreibweise für das aus den Gleichungen (1a) bis (1c) gebildete Kennfeld nachdem Block 4 des Blocks 1 in Fig. 2 dar.

Der Block 2 in Fig. 2 stellt die Berechnung des Drucks p_s im Ansaugtrakt, insbesondere im Sammler, nach der Gleichung (2) der Fig. 3 dar. Zunächst wird an der Adierstelle des Blocks 2 die zuvor berechnete bzw. als Anfangswert geschätzte oder vorgegebene in einen Zylinder der Brennkraftmaschine strömende Luftmasse m_{LSA} von der in Block 1 ermittelten durch die Drosselklappe strömenden Luftmasse m_{LSE} subtrahiert. Die Differenz dieser beiden Luftmassen wird mit der Temperatur im Ansaugtrakt T_s und der Gaskonstante für Luft multipliziert und durch das Volumen des Ansaugtrakts, insbesondere des Sammlers, V_s geteilt. Durch diesen Teil des Algorithmus wird entsprechend der Gleichung (2) der Fig. 3 die Änderung des Drucks p_s im Ansaugtrakt durch die Bilanz der Luftmassen und durch das aus der Physik allgemein bekannte ideale Gasgesetz beschrieben. Der jeweils momentan vorliegende Druck p_s im Ansaugtrakt wird durch ein Integrierglied 5 aus der Änderung des Drucks dp_s über der Zeit dt berechnet. Der so berechnete Druck p_s wird nicht nur dem Block 1 sondern auch dem Block 3 der Fig. 2 zugeführt.

In Block 3 der Fig. 2 wird aus dem Druck p_s und der ebenfalls im Steuergerät ermittelten Drehzahl der Brennkraftmaschine n im Block 6 ein Kennfeldfaktor F_2 ermittelt, der anschließend durch die Temperatur T_s im Ansaugtrakt bzw. Sammler geteilt wird, um die zu ermittelnde in den Zylinder strömende Luftmasse m_{LSA} zu erhalten. Block 3 der Fig. 2 stellt somit in Form eines Flußdiagramms die Realisierung der Gleichung (3) bzw. der in Kennfeldform dargestellten Gleichung (5) der Fig. 3 dar.

Fig. 4 zeigt ein erfindungsgemäßes Ausführungsbeispiel der Erweiterung der Fig. 2, bei der eine Selbstkorrektur des Algorithmus (Adaption) durch zusätzliche Berücksichtigung des gemessenen Drucks p_s vorgenommen wird. Block 2 und 3 der Fig. 4 sind identisch mit Block 2 und 3 der Fig. 2. Erfindungsgemäß wird der in Block 2 berechnete Druck im Ansaugtrakt bzw. Sammler $P_{s,cal}$ zunächst zum Adaptionsblock 7 geführt. Ebenso erhält der Adaptionsblock 7 den mit einem Drucksensor gemessenen Druck $P_{s,meß}$. Liegt eine Differenz zwischen dem berechneten Druck $P_{s,cal}$ und dem gemessenen Druck $P_{s,meß}$ vor, wird entsprechend dieser Differenz ein korrigierter dem tatsächlich vorliegenden Wert angepaßter Druck p_s ermittelt und dem Block 3 der Fig. 4 zugeführt. Somit korrigiert sich über den gemessenen Druck $P_{s,meß}$ und den Adaptionsblock 7 der durch Block 2 und 3 gebildete Gesamtalgorithmus von selbst.

Fig. 4 kann beispielsweise durch Block 1 der Fig. 2 ergänzt werden, so daß die durch die Drosselklappe strömende Luftmasse m_{LSE} wie in Fig. 2 dargestellt berechnet wird. Es ist jedoch auch möglich, die durch die Drosselklappe strömende Luftmasse m_{LSE} ausschließlich durch einen Sensor, z. B. einen Luftmassenmesser, zu ermitteln. Weiterhin ist erfindungsgemäß möglich, Fig. 4 sowohl durch den rechnerischen Block 1 der Fig. 2 zu ergänzen als auch einen weiteren Adaptionsblock einzuführen, über den die durch die Drosselklappe strömende Luftmasse durch Vergleich des berechneten Luftmassenwertes mit einem gemessenen Wert ebenfalls korrigiert wird.

Durch ein derartiges erfindungsgemäßes Steuergerät wird nicht nur die Genauigkeit der Berechnung der in

einen Zylinder strömenden Luftmasse verbessert, sondern auch Mittel geschaffen, durch die eine Redundanz wichtiger Parameter des Algorithmus erreicht wird, durch die die Ausfallwahrscheinlichkeit eines derartigen Systems vermindert wird.

Patentansprüche

1. Steuergerät für Kraftfahrzeuge mit einer Recheneinheit zur Berechnung der in einen Zylinder der Brennkraftmaschine strömenden Luftmasse, bei dem die Recheneinheit einen Algorithmus ausführt, dessen Parameter teils gemessene und teils berechnete Betriebsparameter der Brennkraftmaschine enthalten, **dadurch gekennzeichnet**, daß mindestens ein berechneter Betriebsparameter zusätzlich gemessen wird und der Algorithmus derart aufgebaut ist, daß er sich entsprechend einer Differenz zwischen dem Wert des berechneten und dem Wert des zusätzlich gemessenen Betriebsparameters selbst korrigiert.
2. Steuergerät nach Patentanspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß ein berechneter und zusätzlich gemessener Betriebsparameter der im Ansaugtrakt der Brennkraftmaschine entstehende Druck (p_s) ist.
3. Steuergerät nach Patentanspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß ein berechneter und zusätzlich gemessener Betriebsparameter die durch die Drosselklappe der Brennkraftmaschine strömende Luftmasse (m_{LSE}) ist.

Hierzu 4 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

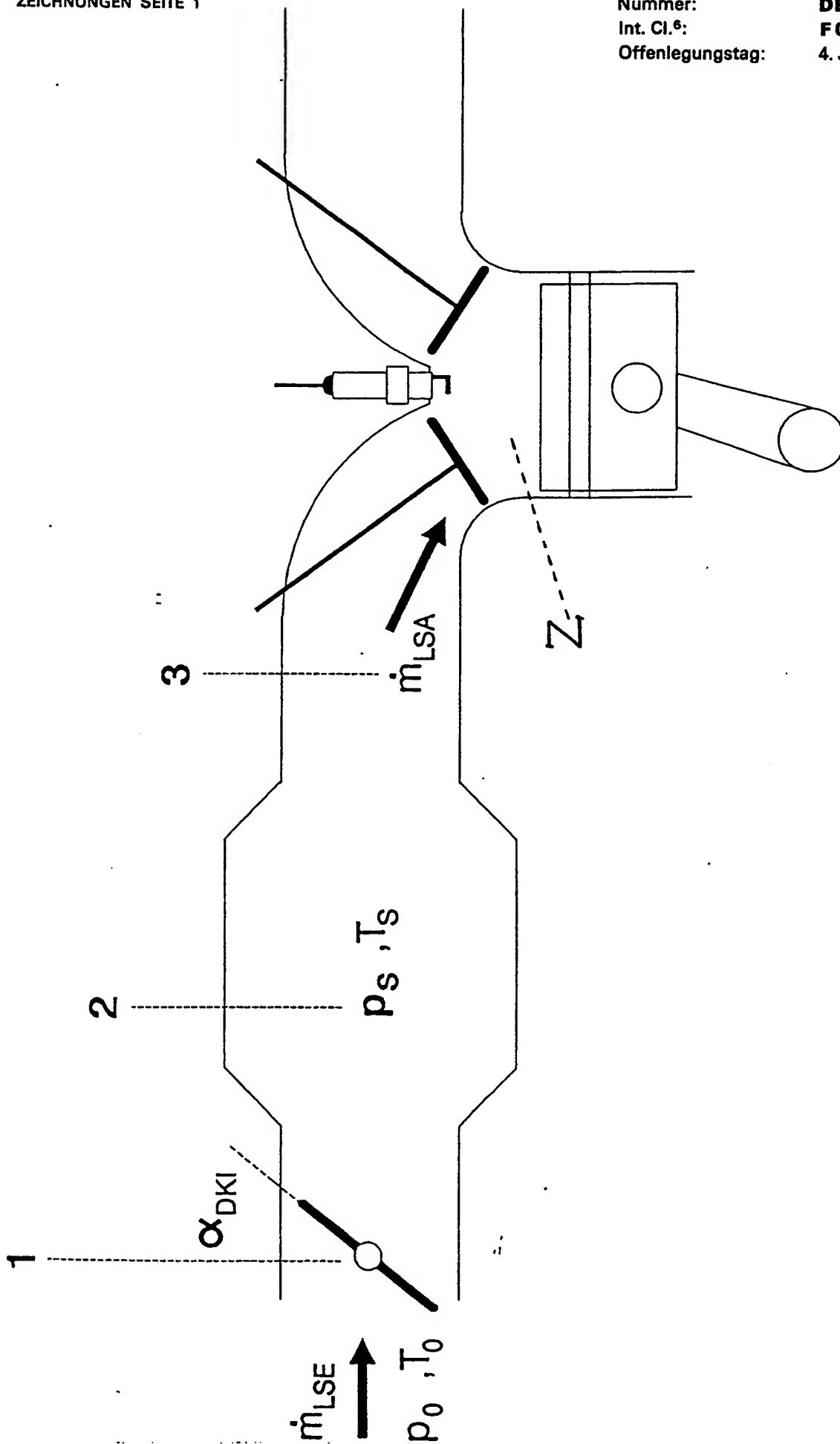


Fig. 1

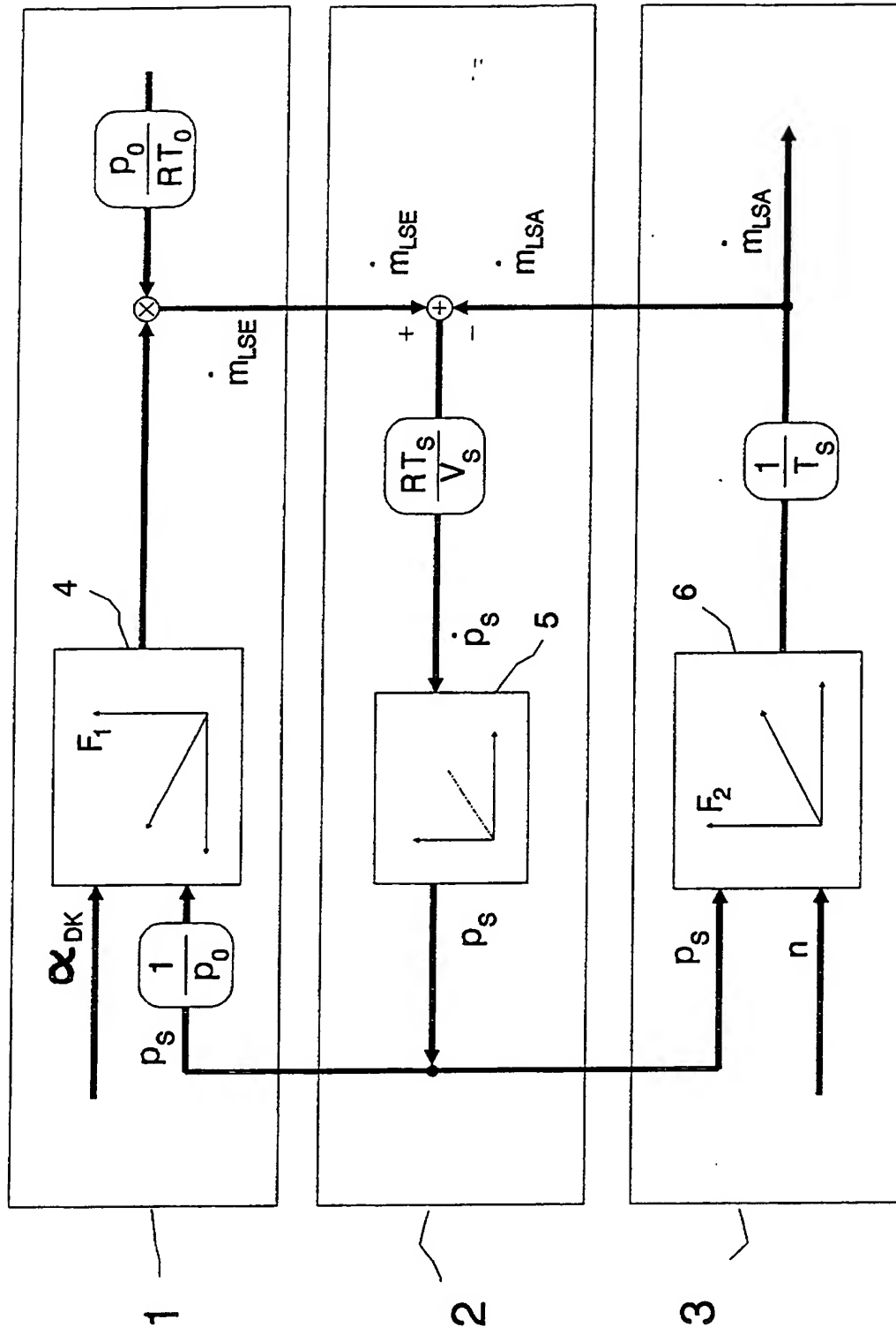


Fig. 2

$\dot{m}_{LSE} = A_{DK}(\alpha_{DK}) \cdot \Psi\left(\frac{p_s}{p_0}\right) \cdot \frac{p_0}{R \cdot T_0}$ <p>mit</p>	~ (1a)
$A_{DK}(\alpha_{DK}) = [1 - \cos(\alpha_{DK})] \cdot A_{DK,max}$	~ (1b)
<p>und</p> $\Psi\left(\frac{p_s}{p_0}\right) = \begin{cases} \sqrt{\frac{2\kappa}{\kappa-1} \left[\left(\frac{p_s}{p_0}\right)^{\frac{2}{\kappa}} - \left(\frac{p_s}{p_0}\right)^{\frac{\kappa+1}{\kappa}} \right]} & \left \frac{p_s}{p_0} \geq \left(\frac{2}{\kappa+1}\right)^{\frac{\kappa}{\kappa-1}} \right. \\ \sqrt{\kappa} \cdot \left(\frac{2}{\kappa+1}\right)^{\frac{\kappa+1}{2(\kappa-1)}} & \left. \frac{p_s}{p_0} < \left(\frac{2}{\kappa+1}\right)^{\frac{\kappa}{\kappa-1}} \right. \end{cases}$	~ (1c)
$\frac{\partial p_s}{\partial t} = \frac{R \cdot T_s}{V_s} \cdot (\dot{m}_{LSE} - \dot{m}_{LSA})$	~ (2)
$\dot{m}_{LSA} = \frac{1}{2} \cdot V_H \cdot \frac{1}{R \cdot T_s} \cdot p_s \cdot n$	~ (3)
$\dot{m}_{LSE} = F_1\left(\alpha_{DK}, \frac{p_s}{p_0}\right) \cdot \frac{p_0}{R \cdot T_0}$	~ (4)
$\dot{m}_{LSA} = F_2(p_s, n) \cdot \frac{1}{T_s}$	~ (5)

Fig. 3

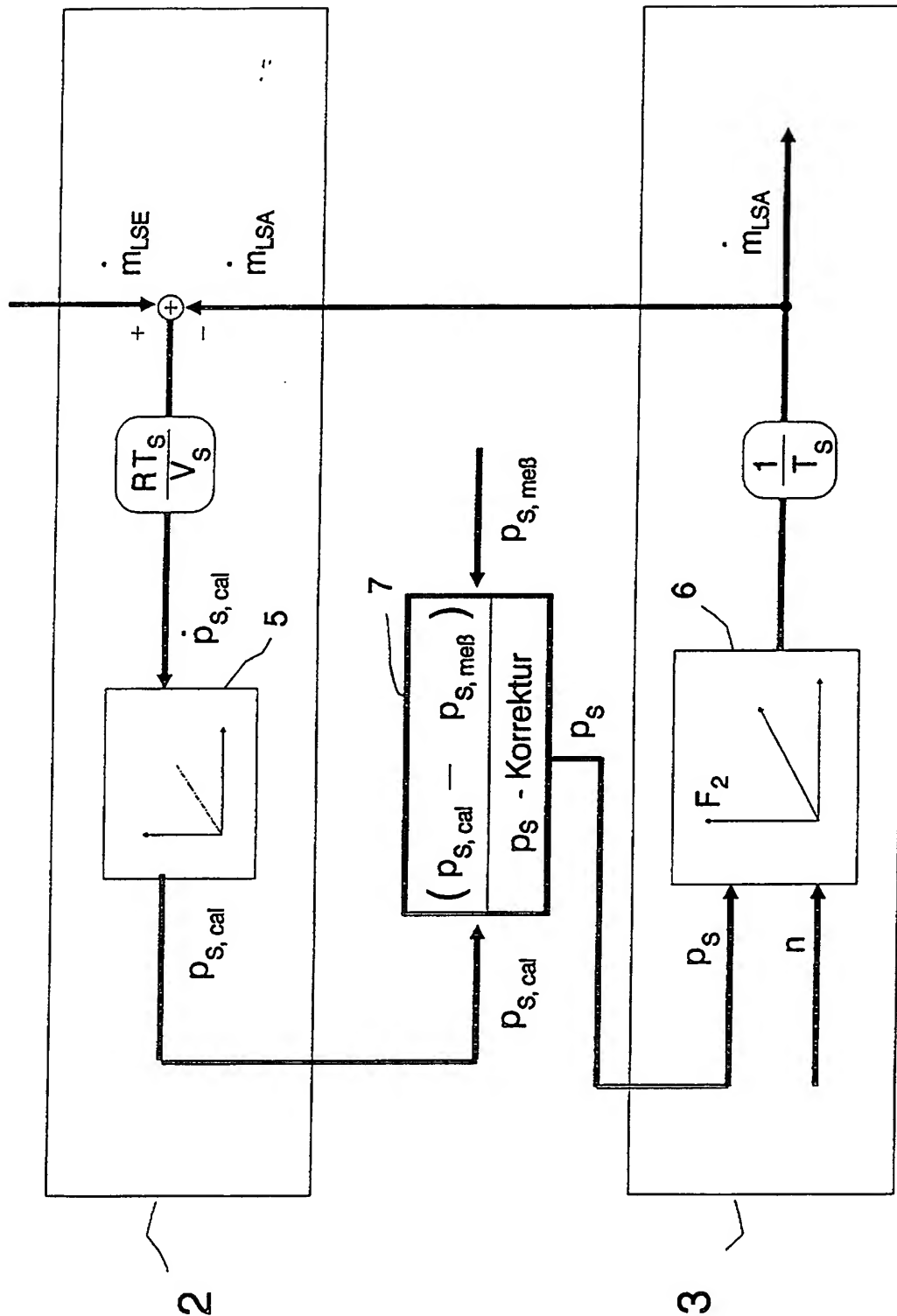


Fig. 4